

# Starten på Dansk Vejtidsskrift



**AF JØRGEN BURCHARDT**  
Forsker, Museum Vestfyn  
jorgen.burchardt@mail.dk

## Veje forsvinder i støvskyer

En dag i 1906 kørte brygger Axel Hansen fra sit bryggeri og ud på Roskildevej - landets mest trafikerede vej. Han tilhørte datidens meget lille skare af bilejere. Tre år senere i 1909 var der endda mindre end 700 biler i hele landet, hvoraf færre end 400 var privatbiler. Hansen havde penge, så han havde altid en

af tidens hurtigste biler. En fotograf nåede at fotografere ham den dag, hvor han i en støvsky kørte forbi cyklister og gående.

Billedet fortæller ikke kun en historie om bryggeren, men også om den store udfordring, som datidens vejbyggere stod over for. De hurtige køretøjs gummihjul sugede sandet væk fra belægnin-

Bilen på vej ind på Roskildevej forårsagede en stor støvsky, som i virkeligheden viste en ødelæggelse af vejen, når sandet langsomt forsvandt. Billedet er fra 1906, men 15 år efter søgte vejbyggere stadig efter metoder til at undgå ødelæggelsen. De havde brug for den bedste viden, og der var derfor behov for et fagtidsskrift.



gen. Herved blotlagdes skærverne i belægningen, og vejen var derved godt på vej til at blive ødelagt samtidig med, at skærverne var en skarp trussel mod bilernes dengang sårbare dæk.

Som tiden gik, var flere køretøjer med til at true vejene, men første verdenskrig forsinkede udviklingen, hvorfor det først for alvor blev et problem i begyndelsen af 1920'erne. Nu var biler ikke mere kun legetøj for rigmænd med råd til at have en mekaniker som chauffør. De var blevet et rimeligt stabilt og praktisk køretøj for læger, politi og taxachauffører. Varekørsel kunne de også klare, og store lastvogne steg også hurtigt i antal. Store amerikanske lastvogne havde kørt krigsmateriel ved fronterne i Europa, og da krigen sluttede, kunne de købes til transport af fredeligere gods i Danmark.

### Vejfolkene stod rådvilde

Rundt om i landet kunne vejfolkene se deres veje blive ødelagt. I næsten et århundrede havde teknikken med at bygge veje med den såkaldte makadam-metode fungeret tilfredsstillende. Tætpakkede skærver dækket af et lag grus gav en stabil befæstelse for de langsomt kørende hestevogne. Men nu blev disse veje kørt i stykker.

Teknikkerne stod også svagt. De var få, og nutidens store materielgårde og kontorbygninger lå generationer ude i fremtiden. Kun i København og enkelte andre storbyer fandtes afdelinger af en vis størrelse. De store byer havde også haft råd til at brolægge og asfaltere de vigtigste veje, som ikke blev ødelagt af bilerne. Amtsvejsinspektørerne havde til gengæld ansvar for landets store veje, hvis længde var så stor, at brolægning kun kunne anlægges på korte strækninger. Inspektørerne holdt kontor i privatboligen, hvor arkivet måtte gemmes under sengen, eller hvor man ellers kunne finde plads. I de små sogne måtte sognerådsformanden ofte selv administrere både byggeri og reparation af egnens veje.

Der var ingen central styring af vejvæsenet. Der fandtes et Trafikministerium,



Forsiden på Dansk Vejtidskrift var de første år en tegning, hvor en åben privatbil med fire passagerer kører ind i billedet mod højre, mens en hestevogn kører ud af billedet til venstre – et symbolsk billede på, at bilen er fremtiden og hestevognen fortiden.

men dets midler gik stort set udelukkende til søfarten og jernbanerne. For da de sorte jernbanespor i 1800-tallet spredte sig i landskabet, regnede alle med, at togene var fremtidens transportmiddel. Derfor overlod staten ansvaret for de største landeveje til amterne fra 1868.

### Den ulidelige støvplage

Tidligt begyndte man at tænke på at mindske eller helt undgå støvplagen. Den Tekniske Forening udstedte i 1910 en prisopgave om forskellige byggemetoder, og kommuneingeniøren i Lyngby, cand. polyt. H. V. Christensen, vandt. I 1914 offentliggjordes afhandlingen med denne beskrivelse af støvplagen:

”Medens Støvet på Landevejene har været kendt til alle Tider, da det i Virkeligheden repræsenterer Sliddet på dem, så opstår der dog ikke, så længe de kørendes Hastighed ikke overstiger, hvad der svarer til jævnt Trav, nogen nævneværdig Støvplage, undtagen gennem Byerne, eller når det blæser stærkt. Med de hurtigkørende Motorvogne er Forholdet derimod ganske anderledes. Idet Vognene

med stærk Fart kløver Luften foran sig, fremkommer der under Vognkassen en stærk Luftstrøm, der blæser de løse Partikler bort; desuden fremkommer der, ved at Hjulene hurtigt hæver sig fra Vejbanen, en stærk Sugning i denne, der medfører, at ikke alene de løse Partikler, men også en Del af de faste suges med op, og alt det således ophvirvlede Støv føres da som en Støvsky hen over Vejen og ind på de ved Vejen liggende Arealer.

Der kan nu tales om en Støvplage, thi ikke alene generes de øvrige Vejfarende betydeligt af Støvet; men det rummer tillige en alvorlig Fare for Sammenstød mellem andre Køretøjer, da Udsigten på Vejen ikke længer er fri.

Dernæst lider Beplantningen på Arealerne langs Vejen megen Skade; Støvet lægger sig som et tæt Lag på alle Blade og Grenene og hindrer således både Aspirationen og Assimilationen. Ved Frugttræer giver dette sig Udslag i, at der ingen Frugt kommer, og Opholdet i Husene medfører så store Ubehageligheder, at Ejendommenes Værdi i Handel og Vandel som Følge deraf kan synke betydeligt, medens endnu ubebyggede Arealer ved en sådan Vej, ... alene på Grund af Støvplagen ikke kan afhændes til Bebyggelse.”

### Forbud mod biler

Der var en stor modstand mod biler i begyndelsen af 1900-årene. En del af modstanden byggede på en ubegrundet angst for ikke kun et nyt, men også larmende køretøj. Der var dog også gode argumenter for at begrænse bilkørslen. En hest er et meget nervøst dyr, som let kan blive skræmt. Mødet med et buldrende uhyre gav anledning til mange uheld ved løbsk kørsel, når hesten forsøgte at komme væk fra den oplevede fare. Det forsøgte man at modvirke ved regler om, at chaufføren fx skulle stoppe motoren, når en hestevogn kom i syne.

Efterhånden blev biler så almindelige, at hestene lærte dem at kende. De mange biler betød så til gengæld, at veje kunne ødelægges, hvorfor tunge og hurtige køretøjer blev forbudt på en stor del af lan- ➤

dets veje. I 1923 havde veje uden for byer en længde på 7.614 kilometer, hvoraf kun de 471 kilometer var brolagt, eller hvor makadam-belægningen havde fået en overfladebehandling. Til gengæld havde 1.892 kilometer af især bivejene ingen befæstelse, men var rene grusveje. Reglerne for kørsel på landet blev, at motorkøretøjer kun måtte køre på landeveje, men ikke på biveje. Reglerne blev lempet i 1913, hvor bilerne fik lov til at køre på disse veje, men de måtte da ikke veje over 450 kilo.

### FDM som bilismens fortalere

Danmark havde to store organisationer, der arbejdede for bedre forhold for bilerne. Dansk Automobil Klub (fra 1912 Kongelig Dansk Automobil Klub, KDAK) var den første automobilklub i Norden stiftet i 1901, men vi skal her høre mere om Forenede Danske Motorejere (FDM) stiftet i 1909. Begge arbejdede med samme formål, hvor FDM satsede på den mere folkelige udbredelse af bilerne.

Der var nok at tage fat på, og til det havde FDM en karismatisk direktør, Svend Sophus Kyhl, i spidsen. Organisationen havde mere end 5.000 medlemmer i 1919, hvilket var over halvdelen af landets ejere af privatbiler.

Blandt arbejdsopgaverne var politisk lobby i forbindelse med motorloven af 1921 og for den nye færdselslov i 1923. I begge love fik bilen endelig sin berettigede plads i lovgivningen. Loven fra 1921 bestemte, at motorafgifterne i stor udstrækning skulle gå til landevejenes udbygning og vedligehold. Amterne og købstæderne skulle have andel af afgiften,

”

FDM garanterede yderligere med 1.000 kroner for et eventuelt underskud det første år, hvilket det dog ikke blev nødvendigt at trække på.

men sognekommunerne kunne dog få penge fra amterne, hvis deres veje havde særlig meget biltrafik.

Forbedrede veje var naturligvis FDM's ønske. Den indførte et fortjenstbæger i 1917 som en anerkendelse af pligtopfyldende vejmand, som havde vedligeholdt deres vejstykke særlig godt. Der blev også skænket penge til forbedring af veje ved yndede udflugtsmål ved fx Himmelbjerget og Skagen. I 1920 tog Kyhl initiativ til et fællesudvalg bestående af FDM, KDAK, Amtsrådsforeningen, de samvirkende sognerådsforeninger, Købstadsforeningen og Amtsvejinspektørforeningen. Kyhl var ikke den store diplomat, så han talte med store ord, da vejinspektørerne ønskede at nedsætte grænserne for hastighed og vægt.

### Støvet var et internationalt problem

Det første internationale samarbejde startede på en lidt speciel måde. Dansk Automobil Klub havde meldt sig ind i den internationale sammenslutning af automobilklubber, "Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus", og herved havde den franske regering fået adressen til den danske forening, som fik indbydelse til den første internationale vejkongres i oktober 1908. Klubben gav meddelelsen videre for at få en liste over de embedsmænd og ingeniører, som kunne tænke sig at interessere sig for kongressen. Mens Dansk Ingeniørforening sendte en fuldstændig liste over potentielle deltagere, svarede overvejsinspektøren meget afvisende, at han intet kunne oplyse og ikke vidste, om Ministeriet for Offentlige Arbejder ville have med kongressen at gøre. Den franske regering havde i indbydelsen fremhævet, at bilkørsel var blevet et vigtigt problem, og at både de, der benyttede motorkøretøjer, og dem, som skulle vedligeholde vejene, måtte være interesserede. Det så ikke ud til, at vejfolkene på det tidspunkt havde accepteret bilfolkets eksistens.

Det var ikke et tilfælde, at den første vejkongres blev afholdt i Paris. Frankrig havde nemlig i mange år været verdens



Professor A. R. Christensen (1879-1950) var den ene initiativtager til Dansk Vejtidskrift. Ved siden af sit arbejde som underviser og forsker på Polyteknisk Læreanstalt var han hovedredaktør af tidskriftet, som han også selv skrev flittigt til. Kilde: Teknologihistorie DTU.

fremmeste land med hensyn til vejbygning. Desuden stod den franske bilindustri endnu som en af verdens bedste.

Den internationale interesse var enorm. På kongressen deltog mere end 1.600 personer fra 33 lande, og de kunne høre 107 præsentationer. Det førte til, at PIARC (Permanent International Association of Road Congresses) blev stiftet året efter.

### Bilister og vejingeniører fik samarbejde

Arbejdet mod støvet blev en fortsat opgave, og man søgte at etablere et statsstøttet vejråd. Det ønskede Rigsdagen ikke, hvorfor vejsektoren selv måtte tage initiativ. I 1921 etablerede Dansk Ingeniørforening derfor en Teknisk Vejkomiteé for at undersøge praktiske fordele og ulemper ved forskellige typer vejbelægning. FDM støttede udvalgets arbejde med 4.000 kroner.

Komiteéen blev ledet af oberstløjtnant L. A. Madsen, som i 1920 beklædte den betydningsfulde stilling som overvejsinspektør i Ministeriet for Offentlige Arbejder. Han var også Danmarks repræsentant i den nordiske Vejkomiteé og sad i bestyrelsen for PIARC.



Fast stof i tidsskriftet var referater fra faglige møder. Amtsvejsinspektørernes årlige møde havde altid meget praktiske indslag. Værtsamtet arrangerede besøg på dets veje. Her ser man på tjæring med tjæringsmaskine i Vejle Amt i 1920.

Det blev dog ikke det sidste samarbejde mellem FDM og vejfolkene. På PIARC's kongres i Sevilla i 1923 deltog både vejfolk og repræsentanter fra FDM, og på et møde mellem de nordiske deltagere talte man om at etablere et tættere samarbejde omkring udveksling af viden. Ved 10-årsjubelæet udtalte redaktionen, at formålet med tidsskriftet var, "at give Ministeriernes og Domstolenes principielle Afgørelser og at behandle de Spørgsmaal, som Dagen - og netop - Vejen frembyder paa Vejspørgsmaalets og Færdselens Omraade, og at gøre det i en saadan Form, at det blev tilgængeligt for og interesserede i første Linie Medlemmerne af Kommunalbestyrelserne Landet over. Thi disse Spørgsmaal staar jo i første Linie blandt de kommunale Opgaver." Der kom stof om afgørelser i tidsskriftet, men det tekniske stof blev det dominerende.

På kongressen fandt de danske delta-

gere ud af, at det var hensigtsmæssigt med et tidsskrift, hvor igennem viden kunne spredes. Især professor A. R. Christensen fra Polyteknisk Lærestanstalt og medlem af FDM's styrelse samt daværende amtsassessor P. Chr. v. Stemmann fra Tønder gik ind for idéen.

Efter hjemkomsten dannedes et interessentskab bestående af Christensen, Stemmann, direktør S. Kyhl og direktør Christoffersen fra Forenede Tidsskrifters Forlag. FDM bevilgede 3.000 kroner til projektet, og Dansk Vejtidskrift var klar til etablering.

FDM garanterede yderligere med 1.000 kroner for et eventuelt underskud det første år, hvilket det dog ikke blev nødvendigt at trække på.

### Tidsskriftets koncept

Redaktionen skulle forestås af Christensen med assistance af Stemmann, og forfat-

tere til artikler skulle da også skrive til hovedredaktørens privatadresse. Det praktiske arbejde med udsendelse skete via Ingeniørforeningens adresse ved Rådhuspladsen.

Efter nogle år knyttedes forbindelse med Ministeriet for Offentlige Arbejder, hvorefter daværende kontorchef, senere kgl. Kommissarius H. Wahl, indtrådte i redaktionen. Da Wahl forlod ministeriet, efterfulgtes han i redaktionen af kontorchef S. Garde.

Første nummer udkom i januar 1924. I begyndelsen udsendtes fire numre om året, senere blev det til seks, og fra 1947 blev det et månedsskrift. Sidetallet var omkring 276, og hertil kom et par ekstra sider uden sidetal med annoncer.

Forsiden var i nogle år en tegning, hvor en åben privatbil med fire passagerer kører ind i billedet mod højre, mens en hestevogn kører ud af billedet til venstre. »





Jævnligt bragte tidsskriftet anmeldelser af nye maskiner samtidig med, at fabrikanter kunne annoncere. Motortromlen på billedet fra Ringsted Jernstøberi, som delegationen af amtsvejsinspektører studerer, er af traktortypen med en stor valse bagtil (Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune).

Det symbolske i tegningen havde forsiden i øvrigt til fælles med bomærket for PIARC, som ligeledes viste bilen som fremtiden og hestevognen som fortiden.

Hvert nummer havde portrættet af en central person i vejbranchen på bladets titelside. Den første person var overvejsinspektøren. Det vides ikke, om han var medlem af tidsskriftets redaktionsudvalg, men det var de følgende personer: Minister uden portefølje Klaus Berntsen, folketingsmand, tidligere minister for offentlige arbejder N. M. Slesbager og vejdirektøren for det norske vejevæsen, A. Baalsrud.

Herefter fulgte et par større artikler, nogle sider med afgørelser fra ministerier og domstole samt småstof som indhold af andre tidsskrifter og diverse nyheder.

### A.R. Christensen var tidsskriftet

I juni 1950 bekendtgjorde bladet, at Christensen fratrådte som ansvarshavende redaktør. Hermed var den centrale person gennem bladets 27-årige historie stoppet, for han var tidsskriftet.

Christensen var født i 1879 og blev allerede færdig som cand. polyt. i 1902. Han slog sig ind på den militære løbebane, indtil

han i 1915 forlod den som premierløjtnant. Han var da allerede fra 1905 knyttet til Den Polytekniske Læreanstalt, dels som assistent i brobygning og dels som assistent og docent i vejbygningsfagene. I 1917 udnævntes han til professor i vej- og jernbanebygning, og det professorat havde han i 32 år, indtil han fyldte 70 år i 1949.

Kort efter udnævnelsen til professor udgav han en bogserie om vej- og jernbanebygning, som var grundlaget for hans forelæsninger. Serien blev naturligvis opdateret flere gange under hans lange tid som professor.

Vejbygningsfaget blomstrede som følge af den stigende bilisme i mellemkrigstiden og en statslig bilafgift øremærket til forskning i veje. Faget fik sit eget laboratorium i 1937, hvor Laboratoriet for Vej- og Jernbanebygning blandt andet afdækkede de forskellige vejmaterialers slidstyrke, bæreevne og vedligeholdelsesbehov samt den mest optimale udformning af vejenes underbund.

Christensen havde en stor arbejdsevne og bredte sig vidt. En hel generation af bygningsingeniører havde haft professoren som lærer. Han begyndte sin undervisning via forelæsninger,

men han - og de studerende - fandt dem uinspirerende. I stedet anvendte han eksaminatorier, som ikke kun kom til at handle om det tørre eksamensstof, men hvor diskussionen også kunne drejes ind på praktiske områder for vej- og jernbanebygning samt byplanlægning.

Studierejser til udlandet var populære blandt de studerende. Christensen påtog sig ansvaret for det store arbejde med at planlægge rejser for 30 - og undertiden op til 80 - studerende. Rejserne gik ofte til lande som Sverige, Belgien og Frankrig, hvor han i forvejen havde gode forbindelser til fagfæller. I både Frankrig og Sverige er han belønnet med fortjenstmedalje for hans hjælp i disse lande.

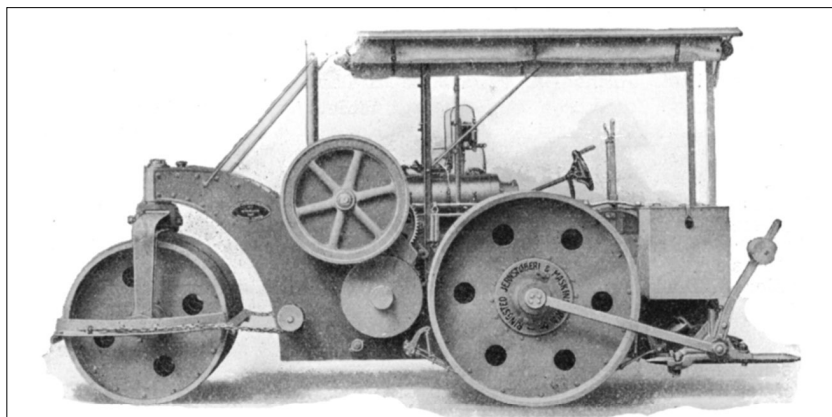
Hans gode forhold til de studerende blev undertiden sat over styr ved eksaminerne, for han bedømte kontant. Han kaldtes også "Sablen" på grund af hans militære baggrund. Efter sigende var han i virkeligheden ked af at skulle give en dårlig karakter.

Mange af sine studenter opfordrede han til at skrive i tidsskriftet. De mest fremmelige fik lov til at skrive teoretiske afhandlinger. Tidsskriftet bragte dem ofte over adskillige numre klippet i mindre afsnit.

Når de studerende senere fik arbejde i de praktiske erhverv, kunne Christensen ofte overtale dem til at skrive deres erfaringer til gavn for tidsskriftets læsere.

Professoren skrev også selv artikler. Emneområderne var brede, og han skrev ofte om tekniske emner - mange var usigenerede. Andre fremlagde han med sit navns autoritet. Det kunne være emner med en politisk vinkel. Således kritiserede han den håbløse Skagen-Aalbækvej, som det stedlige amtsråd nedprioriterede til fordel for amtets jernbaner. Han gik ind i den penible diskussion om fordelingen af midler til vejbygning, og han havde en klar holdning til de første forsøg på en centralisering af vejvæsenet via Vejreglerne i 1943. Han mente også, at flyvning og sporveje hørte til fremtidens kollektive transportmidler.

Christensens vindende personlighed parret med hans udmærkede repræsen-



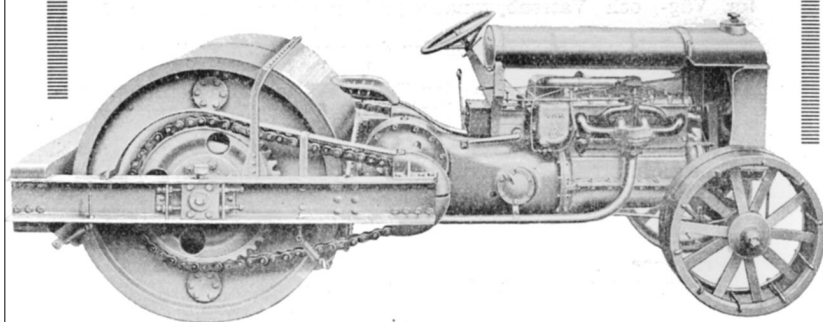
## RINGSTED JERNSTØBERI & MASKINFABRIK A/S

Eneste danske Specialfabrik for  
**MOTORTROMLER**

Leverer 6—14 Tons MOTORTROMLER med og uden Vejoprivere.

Vi har indtil Dato leveret ialt 50 Stkr Motortromler af eget Fabrikat til danske Amter, Kommuner og Entreprenører.

Kataloger med udførlig Beskrivelse og Illustrationer samt Tilbud og Referencer fremsendes paa Forlangende.



Annoncer har været med til at støtte tidsskriftets økonomi. De første år var motoriserede tromler vigtige for vejbyggerne.

tative og administrative evner bragte ham ind i mange faglige sammenhænge. Han deltog i den centrale Vejkomité og i internationale organisationer, og i mere end 25 år var han medlem af eksamenskommissionen for de tekniske skoler.

Han havde også et stort samfundsmæssigt engagement. Han var medlem af Den Konservative Vælgerforening og i nogle år medlem af Københavns Borgerrepræsentation. Han deltog i sundhedskommissionen, nødhjælpsarbejdsudvalget og byggekontrolnævnet. Dansk Skat-

teborgerforening havde også gavn af hans arbejdskraft. Her var han blandt andet formand igennem mange år og med til at udgive bøger om selvangivelse og opsparring.

Christensen fastholdt sin forbindelse til militæret. Blandt andet var han tilsynsførende ved bygningen af kasernerne i Høvelte, Sandholm og Avedøre. Han havde stor interesse for militærhistorie, som han glædede sig til at dyrke som pensionist. Det fik han desværre ikke lang tid til, da han døde i 1950. ●